



REC'D 28 DEC 2004

WIPO

PCT

ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT

A-1200 Wien, Dresdner Straße 87

PCT/AT 2004/000419

Kanzleigebühr € 14,00
Schriftengebühr € 65,00

Aktenzeichen **A 1985/2003**

Das Österreichische Patentamt bestätigt, dass

**die Firma VOEST-ALPINE Bergtechnik Gesellschaft m.b.H.
in A-8740 Zeltweg, Alpinestraße 1
(Steiermark),**

am **10. Dezember 2003** eine Patentanmeldung betreffend

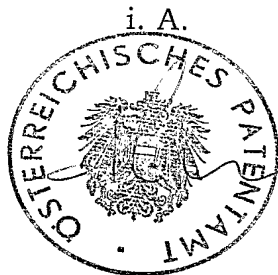
**"Verfahren zum Abfördern von untertägig abgebautem Material sowie
Vorrichtung zur Durchführung dieses Verfahrens",**

überreicht hat und dass die beigeheftete Beschreibung samt Zeichnungen
mit der ursprünglichen, zugleich mit dieser Patentanmeldung überreichten
Beschreibung samt Zeichnungen übereinstimmt.

**PRIORITY
DOCUMENT**
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

Österreichisches Patentamt
Wien, am 7. Dezember 2004

Der Präsident:



HERNCIR
Fachoberinspektor



AT PATENTSCHRIFT

(11) Nr.

Urtext

(Bei der Anmeldung sind nur die eingerahmten Felder auszufüllen - bitte fett umrandete Felder unbedingt ausfüllen!)

(73)	Patentinhaber: VOEST-ALPINE Bergtechnik Gesellschaft m.b.H. Zeltweg (Österreich)
(54)	Titel: Verfahren zum Abfördern von untertägig abgebautem Material sowie Vorrichtung zur Durchführung dieses Verfahrens
(61)	Zusatz zu Patent Nr.
(66)	Umwandlung von
(62)	gesonderte Anmeldung aus (Teilung):
(30)	Priorität(en):
(72)	Erfinder:

(22) (21) Anmeldetag, Aktenzeichen:

2003 12 10 ,

(60) Abhängigkeit:

(42) Beginn der Patentdauer:

Längste mögliche Dauer:

(45) Ausgabetag:

(56) Entgegenhaltungen, die für die Beurteilung der Patentierbarkeit in Betracht gezogen wurden:

Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zum Abfördern von untertägig abgebautem Material mit wenigstens einem, einen Fahrtrieb aufweisenden Fahrzeug sowie auf Fahrzeuge, auf welche mit einem ersten Fördermittel Material aufgeladen und von welchem Material auf ein weiteres Streckenfördermittel übergeben werden kann.

Zur Abförderung im Untertagebau sind unterschiedliche Verfahren bekannt geworden. Insbesondere ist es zunächst bekannt Auffahrstrecken zu schaffen, von welchen ausgehend dann seitlich der Strecke das gewünschte Material gewonnen wird. Neben dem sogenannten "longwall mining" ist ein derartiges Verfahren beispielsweise als "room and pillar"-Verfahren bekannt, bei welchem das Material aus Kammern abgebaut wird und jeweils Pfeiler zur Abstützung der Firste stehengelassen werden. In der Strecke wird in der Regel ein Streckenfördermittel, beispielsweise in Form von nachgebauten Förderbändern, angeordnet. Es ist weiters auch bekannt derartige Streckenfördermittel als Hängebahn oder von der First her abgehängte Fördermittel auszubilden. Wenn in der Folge ein "room and pillar"-Verfahren eingesetzt werden soll, wird in der Regel eine Strecke, deren Breite im Wesentlichen der Breite der Streckenvortriebsmaschine entspricht, vorgetrieben, von welcher ausgehend dann seitlich der weitere Abbau erfolgt. Um hier die beim Vortrieb der Strecke abgebauten Materialien effizient abfordern zu können ist es bekannt sogenannte "Shuttle"-Fahrzeuge einzusetzen, welche zwischen der Vortriebsmaschine und damit der Ortsbrust und einer weiter hinten in der Strecke angeordneten stationären Abfördereinrichtung Material hin und her transportieren. Im Bereich dieser Strecke ist für derartige Fahrzeuge keine Ausweichmöglichkeit vorgesehen, welche es zwei in einander entgegengesetzten Richtungen fahrenden Fahrzeugen erlauben würde, aneinander vorbeizufahren bzw. einander zu kreuzen, und die Fahrzeuge müssen daher die Strecke zwischen Ortsbrust und stationärem Abfördermittel, und dies auch bei relativ engen Kurven, möglichst rasch durchfahren können. Insbesondere bei längeren Wegstrecken zwischen der Materialaufgabe unmittelbar hinter der Vortriebsmaschine und der Übergabe an das stationäre Abfördermittel in der Strecke, stellt der Transport

mit derartigen Schuttle-Fahrzeugen den geschwindigkeitsbestimmenden Schritt beim Abbau dar.

Die Erfindung zielt darauf ab, die Abförderleistung bei den eingangs genannten Streckenvortriebsvorgängen auch bei relativ langen Wegstrecken zwischen Materialauf- und -übergabe zu verbessern und Stillstandszeiten weitestgehend zu eliminieren, wobei gleichzeitig Fahrzeuge geschaffen werden sollen, welche untereinander austauschbar und mit großer Flexibilität einsetzbar sind, und insbesondere eine besonders gute Kurvengängigkeit aufweisen.

Zur Lösung dieser Aufgabe ist das erfindungsgemäße Verfahren im Wesentlichen dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens zwei Fahrzeuge im Streckenabschnitt zwischen Ortsbrust und einem kontinuierlich nachgeführten Streckenfördermittel eingesetzt werden, wobei zwischen der Ortsbrust und der Übergabe des Materials an das Streckenfördermittel wenigstens eine Materialübergabe von einem Fahrzeug auf ein weiteres Fahrzeug vorgenommen wird. Dadurch, dass wenigstens zwei Fahrzeuge im Streckenabschnitt zwischen Ortsbrust und einem kontinuierlich nachgeführten Streckenfördermittel eingesetzt werden, wird die Möglichkeit geschaffen durch Einsatz mehrerer, in vorteilhafter Weise gleicher Fahrzeuge, die Flexibilität zu erhöhen, um die erforderliche Zeit zu minimieren. Zu diesem Zweck ist es lediglich erforderlich das Verfahren so durchzuführen, dass ein Fahrzeug das jeweils nahe der Ortsbrust aufgenommene Material vollständig auf ein weiteres Fahrzeug übergibt, sodass dieses Fahrzeug nicht mehr die ganze Strecke zwischen Ortsbrust bzw. Vortriebsmaschine und dem stationären Fördermittel durchfahren muss. Für eine derartige Optimierung ist es lediglich erforderlich das Verfahren so durchzuführen, dass die Übergabe des Materials von einem Fahrzeug auf ein anderes weniger Zeit benötigt, als es die jeweils zusätzlich zu durchzufahrende Strecke erfordern würde, sodass durch ein- oder mehrfache Übergabe auf nachfolgende Fahrzeuge jeweils freie Kapazitäten geschaffen werden, welche eine kontinuierliche Abförderung des von der Vortriebsmaschine hereingewonnenen Materials auch dann gewährleisten, wenn das ortsfeste Streckenfördermittel nicht bis zur Ortsbrust vorgebaut

ist. Erfindungsgemäß wird das Verfahren hiebei so durchgeführt, dass zwischen der Ortsbrust und der Übergabe des Materials auf das Streckenfördermittel somit wenigstens eine Materialübergabe von einem Fahrzeug auf ein weiteres Fahrzeug vorgenommen wird.

Die Durchführung dieses Verfahrens erfordert entsprechend adaptierte Fahrzeuge, wobei diese Fahrzeuge sich nicht nur durch besonders gute Kurvengängigkeit und hohe Flexibilität sondern naturgemäß auch dadurch auszeichnen müssen, dass sie die für die Übergabe des Materials von einem Fahrzeug auf das nachfolgende Fahrzeug erforderlichen konstruktiven Voraussetzungen erfüllen. In besonders vorteilhafter Weise ist die erfindungsgemäße Vorrichtung zum Abfordern von untertägig abgebautem Material mit wenigstens einem, einen Fährantrieb aufweisenden Fahrzeug, auf welches mit einem ersten Fördermittel Material aufgeladen, und von welchem Material auf ein weiteres Fördermittel übergegeben wird, so ausgebildet, dass wenigstens zwei Fahrzeuge vorgesehen sind, welche über lineare Fördereinrichtungen, wie z.B. Förderbänder, verfügen, und dass wenigstens eine lineare Fördereinrichtung jedes Fahrzeuges anhebbar und absenkbar sowie in Förderrichtung verschiebbar am Fahrzeugrahmen angeordnet ist. Die wenigstens zwei Fahrzeuge können bei dieser Ausbildung untereinander gleich und damit flexibel untereinander austauschbar ausgebildet sein, wobei die am Fahrzeug selbst vorgesehenen linearen Fördereinrichtungen eine möglichst rasche und vollständige Beladung des Fahrzeuges ermöglichen, auch wenn die Übergabe nur an einem Ende des Fahrzeuges erfolgt. Das auf das Ende des Fahrzeuges oder über dem Ende des Fahrzeuges übergebene Material wird somit vom Förderer in eine Position verbracht, welche nahe dem vorderen Ende des Förderers ist, sodass kontinuierlich neues Material am Hinterende aufgeladen werden kann. Für die Übergabe des Materials ist es aber besonders vorteilhaft das Material möglichst weit vom Hinterende des Fahrzeuges entfernt, nahe der Mitte des Förderers, aufzugeben, um eine besonders vorteilhafte Haufwerkskontur zu erzielen, sodass große Mengen mit kleinbauenden Fahrzeugen transportiert werden können. Um jedem dieser Fahrzeuge nun die Möglichkeit zu bieten, das jeweils aufgenommene Material auf ein nachfolgendes Fahrzeug zu übergeben,

ist die Ausbildung erfindungsgemäß so getroffen, dass wenigstens eine lineare Fördereinrichtung jedes Fahrzeugs anhebbar und absenkbar sowie in Förderrichtung verschiebbar am Fahrzeugrahmen angeordnet ist. Durch ein derartiges Verschieben der Fördereinrichtung in Fahrzeugs längsrichtung bei gleichzeitiger Anhebung des Abwurfendes gelingt es das Material rasch auf ein nachfolgendes Fahrzeug zu übergeben, sodass das auf diese Weise leer gewordene Fahrzeug wiederum zurück zur Ortsbrust verfahren werden kann. Bei der bevorzugten Ausbildung des erfindungsgemäßen Fahrzeugs ist es nun keinesfalls erforderlich, dass die gesamte lineare Fördereinrichtung in Fahrzeuglängsrichtung verfahrbar ist. Vielmehr genügt es, wenn die Ausbildung so getroffen ist, dass ein von einer linearen Fördereinrichtung gesondertes Fördermittel unterhalb der linearen Fördereinrichtung in den Fahrzeugrahmen einschiebbar und in einer ausgefahrenen Position anhebbar ist.

Eine besonders flexible Ausbildung, und insbesondere eine gute Abwurfcharakteristik, lässt sich dadurch erzielen, dass die linearen Fördereinrichtungen der Fahrzeuge wenigstens eine quer zur Förderrichtung verlaufende Gelenkachse aufweisen. Mit Vorteil ist die Ausbildung hiebei so getroffen, dass die gelenkig miteinander verbundenen Abschnitte der linearen Fördereinrichtung jedes Fahrzeugs mit gesonderten Stellantrieben für das Anheben und Absenken der Abschnitte verbunden sind. Die Längsverschiebbarkeit derartiger anhebbarer Abschnitte lässt sich in besonders einfacher Weise dadurch verwirklichen, dass wenigstens ein Abschnitt der linearen Fördereinrichtung als Schlitten ausgebildet oder mit einem Schlitten verbunden ist, welcher in Fahrzeuglängsrichtung verfahrbar ist.

Eine besonders gute Kurvengängigkeit derartiger Fahrzeuge kann dadurch sichergestellt werden, dass die lineare Fördereinrichtung sowie gegebenenfalls das weitere gesonderte Fördermittel in eine Position einfahrbar ausgebildet ist, welche im Wesentlichen innerhalb der Umrisskontur des Fahrzeugs in der Draufsicht gesehen liegt.

Es sind somit prinzipiell zwei Fahrzeugtypen vorgesehen, welche untereinander austauschbar sind oder aber in besonders

einfacher Weise auch untereinander gleich ausgebildet sein können, wodurch sich die Wartung und Ersatzteilhaltung wesentlich vereinfacht. Der erste dieser Fahrzeugtypen hat hierbei unterhalb eines im Wesentlichen in Fahrzeuglängsrichtung unverschieblichen Kettenförderers einen zweiten ausfahrbaren Förderer, der für die Materialübergabe von einem Fahrzeug auf ein weiteres Fahrzeug in der Höhe und auskragend angestellt werden kann. Bei dem zweiten Fahrzeugtyp wird der gesamte Förderer für die Materialübergabe in Maschinenlängsrichtung verschoben und ist bevorzugt gelenkig ausgebildet, um die entsprechende Übergabehöhe zu erzielen.

Die Wahl derartiger untereinander gleicher Fahrzeuge hat den zusätzlichen Vorteil, dass die Fahrzeuge beliebig austauschbar sind und insbesondere für die Überbrückung längerer Strecken zwischen Ortsbrust und dem stationären Streckenfördermittel ein entsprechendes Vielfaches eingesetzt werden kann, um die gesamte erforderliche Zeit für den Abtransport zu optimieren. Die Optimierung erfolgt somit durch Wahl der geeigneten Anzahl von Transportfahrzeugen und durch Wahl des geeigneten Übergabepunktes in der zwischen Ortsbrust und stationärem Förderer zurückzulegenden Strecke.

Die Erfindung wird nachfolgend anhand eines in der Zeichnung schematisch dargestellten Ausführungsbeispiels erläutert. In dieser zeigen Fig.1 eine erste Ausbildung des für die Durchführung des erfindungsgemäßen Verfahrens geeigneten Fahrzeugs schematisch in der Seitenansicht, Fig.2 eine entsprechend abgewandelte Ausbildung und Fig.3 den Streckenverlauf und den Übergabepunkt in der Strecke zwischen zwei derartigen Fahrzeugen, welche den Weg zwischen der Ortsbrust und dem stationären Abfördermittel in der Strecke überbrücken.

In Fig.1 sind zwei Fahrzeuge 1 und 2 dargestellt, welche jeweils über lineare Streckenfördermittel 3 bzw. 4 verfügen. Diese beiden linearen Fördermittel 3 und 4 können starr oder gelenkig miteinander verbunden sein. Unterhalb des vorderen Teils des Fördermittels ist ein weiteres lineares Fördermittel 5 angeordnet. Dieses weitere lineare Fördermittel 5 kann über eine Schlittenbahn 6 entsprechend dem Doppelpfeil 7 in Fahrzeuglängs-

richtung verschoben werden und in der auskragenden Stellung durch ein Zylinderkolbenaggregat 8 entsprechend angehoben werden, um eine entsprechende Abwurfparabel auf ein nachfolgendes Fahrzeug 2 bei der Übergabe zu ermöglichen.

Bei der Ausbildung nach Fig.2 ist auf den gesonderten zusätzlichen Förderer 5 verzichtet worden. Hier werden die beiden gelenkig miteinander verbundenen Abschnitte 3 und 4 des linearen Fördermittels selbst in Maschinenlängsrichtung mittels eines hydraulischen Zylinderkolbenaggregates 9 verschoben und können mittels des hydraulischen Zylinderkolbenaggregates 10 in der Übergabeposition entsprechend angehoben werden, um eine optimale Übergabe auf das nachfolgende Fahrzeug 2 zu ermöglichen.

Bei der Darstellung nach Fig.3 ist mit 11 schematisch die Position der Streckenvortriebsmaschine angedeutet, mittels welcher die Strecke in Richtung des Pfeiles 12 vorgetrieben wird. Das stationäre Abfördermittel ist schematisch mit 13 angedeutet und befindet sich in einer weiteren bereits vorgetriebenen Strecke 14. Der Nachbau dieses Streckenfördermittels 13 endet an der Position 15, sodass die Strecke zwischen der Vortriebsmaschine 11 und damit der Ortsbrust und dem Ende des Nachbaus 15 durch entsprechende Fahrzeuge, wie sie in Fig.1 und 2 dargestellt sind, überbrückt werden muss. Zu diesem Zweck fahren die Fahrzeuge zunächst entgegen der Richtung des Pfeiles 12 und anschließend über einen Querschlag 16 zur bereits vorgetriebenen Strecke 14, in welcher sich das Abfördermittel 13 befindet. Da diese Strecke relativ lang ist, werden zur Verbindung dieser Strecke zwei Fahrzeuge vom Typus der in Fig.1 und Fig.2 gezeigten Fahrzeuge eingesetzt, wobei als Übergabepunkt die Position 17 im Querschlag 16 vorgesehen ist. Ein erstes Fahrzeug 1 übernimmt somit das von der Vortriebsmaschine 11 gewonnene Material und transportiert dieses bis zum Übergabepunkt 17, wo das Material auf ein zweites Fahrzeug 2 übergeben wird, welches in der Folge dann das Material auf das Abfördermittel in der Position 15 übergibt. In der Zeit, in welcher das zweite Fahrzeug den Weg vom Übergabepunkt 17 zum Ende des stationären Abfördermittels 15 zurücklegt, kann das erste Fahrzeug wiederum zur mittlerweile

weiter verfahrenen Vortriebsmaschine 11 vorfahren, um neues Material aufzunehmen und abzutransportieren.

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Verfahren zum Abfördern von untertägig abgebautem Material mit wenigstens einem, einen Fahrantrieb aufweisenden Fahrzeug, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens zwei Fahrzeuge im Streckenabschnitt zwischen Ortsbrust und einem kontinuierlich nachgeführten Streckenfördermittel eingesetzt werden, wobei zwischen der Ortsbrust und der Übergabe des Materials an das Streckenfördermittel wenigstens eine Materialübergabe von einem Fahrzeug auf ein weiteres Fahrzeug vorgenommen wird.

2. Vorrichtung zum Abfördern von untertägig abgebautem Material mit wenigstens einem einen Fahrantrieb aufweisenden Fahrzeug, auf welches mit einem ersten Fördermittel Material aufgeladen und von welchem Material auf ein weiteres Streckenfördermittel übergeben wird, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens zwei Fahrzeuge vorgesehen sind, welche über lineare Fördereinrichtungen, wie z.B. Förderbänder, verfügen, und dass wenigstens eine lineare Fördereinrichtung jedes Fahrzeuges anhebbar und absenkbar sowie in Förderrichtung verschiebbar am Fahrzeugrahmen angeordnet ist.

3. Vorrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die linearen Fördereinrichtungen der Fahrzeuge wenigstens eine quer zur Förderrichtung verlaufende Gelenkachse aufweisen.

4. Vorrichtung nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass die gelenkig miteinander verbundenen Abschnitte der linearen Fördereinrichtung jedes Fahrzeugs mit gesonderten Stellantrieben für das Anheben und Absenken der Abschnitte verbunden sind.

5. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens ein Abschnitt der linearen Fördereinrichtung als Schlitten ausgebildet oder mit einem Schlitten verbunden ist, welcher in Fahrzeugs-längsrichtung verfahrbar ist.

6. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass ein von einer linearen Fördereinrichtung gesondertes Fördermittel unterhalb der linearen Fördereinrich-

tung in den Fahrzeugrahmen einschiebbar und in einer ausgefahrenen Position anhebbar angeordnet ist.

7. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die lineare Fördereinrichtung sowie gegebenenfalls das weitere gesonderte Fördermittel in eine Position einfahrbar ausgebildet ist, welche im Wesentlichen innerhalb der Umrisskontur des Fahrzeugs in der Draufsicht gesehen liegt.

Wien, am 10. Dezember 2003

VOEST-ALPINE Bergtechnik
Gesellschaft m.b.H.
durch:

Patentanwalt
Dr. Thomas M. Haffner

Zusammenfassung:

Bei einem Verfahren zum Abfördern von untertägig abgebautem Material mit wenigstens einem, einen Fahrtrieb aufweisenden Fahrzeug, werden wenigstens zwei Fahrzeuge im Streckenabschnitt zwischen Ortsbrust und einem kontinuierlich nachgeführten Streckenfördermittel eingesetzt, wobei zwischen der Ortsbrust und der Übergabe des Materials an das Streckenfördermittel wenigstens eine Materialübergabe von einem Fahrzeug auf ein weiteres Fahrzeug vorgenommen wird.

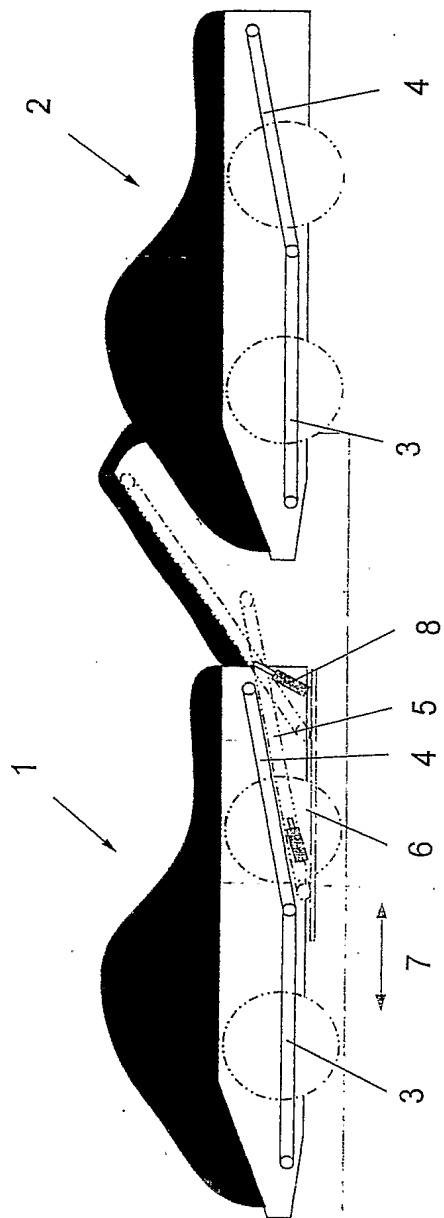


Fig. 1

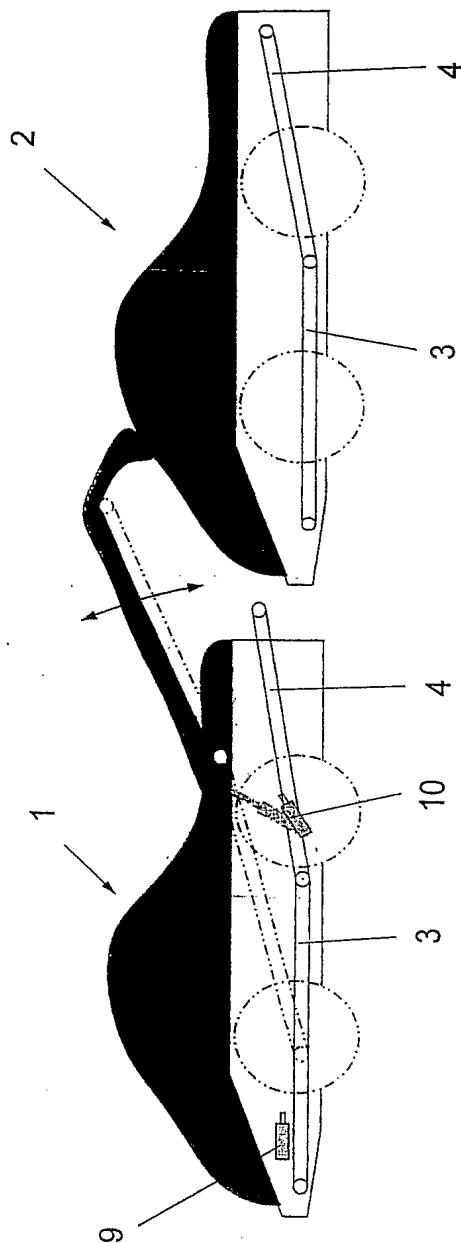


Fig. 2

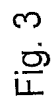


Fig. 3

PCT/AT2004/000419

